



EESTI MAAÜLIKOOL
Põllumajandus- ja keskkonnainstituut

Marko Toomla

**TARTU-KOIDULA RONGILIIN KUI PÄRANDKULTUURI
OBJEKT**

**TARTU-KOIDULA RAILWAY LINE AS A CULTURAL
HERITAGE OBJECT**

Bakalaureusetöö
Loodusturismi eriala

Juhendaja: professor Marina Aunapuu, *DSc*

Tartu 2018

Eesti Maaülikool Kreutzwaldi 1, Tartu 51014		Bakalaureusetöö lühikokkuvõte	
Autor: Marko Toomla		Õppekava: Loodusturism	
Pealkiri: Tartu-Koidula rongiliin kui pärandkultuuri objekt			
Lehekülgi: 44	Jooniseid: 16	Tabeleid: 2	Lisasid: 6
Õppetool: Elurikkuse ja loodusturismi õppetool Uurimisvaldkond: Pärandkultuur Juhendaja(d): professor Marina Aunapuu, DSc Kaitsmiskoht ja aasta: Tartu 2018			
Käesolevas töös uuriti Tartu-Koidula rongiliini ajaloolist pärandit. Töö sisaldab nii teoreetilist kui ka praktilist osa. Teoreetilises peatükis kirjeldati rongiliini alates algusaastatest kuni tänapäevani, toodi välja vahepealsed takistused ja tõrked, käsitleti jaamahoonete rajamist rongiliini ehituse ajal ja sõiduplaanide kujunemist. Liini avamine andis tõuke mitmete sealsete külade ja asulate arengule. Praktiline osa on töö põhiline eesmärk, mis hõlmab ajaloolise pärandi aspekti. Uurimaks, kas ja kuidas mõtestavad rongiliini kasutajad Tartu-Koidula rongisõitu ajaloolise pärandi seisukohalt, püstitati hüpotees ning koostati küsimustik. Lähtuti raudteeliini pikast ajaloost (sh jaamahooned, ootekojad ja -platvormid, muud raudteeobjektid, veerem) ning tunnetuslikust osast (sõitjate mälestused, kogemused ja hoiakud). Töö tulemusena jõuti järeldusele, et Tartu-Koidula rongiliini puhul on tegemist rikkaliku ajaloolise pärandiga ning tänapäeva rongireisijad tajuvad lisaks praktilisele sõiduvajadusele raudteeliini ajaloolist tausta.			
Märksõnad: Tartu-Koidula rongiliin, pärandkultuur			

Estonian University of Life Sciences Kreutzwaldi 1, Tartu 51014		Abstract of Bachelor's Thesis	
Author: Marko Toomla		Specialty: Nature Based Tourism	
Title: Tartu-Koidula railway line as a cultural heritage object			
Pages: 44	Figures: 16	Tables: 2	Appendixes: 6
Department: Chair of Biodiversity and Nature Tourism Field of Research: Cultural heritage Supervisor: professor Marina Aunapuu, <i>DSc</i> Place and date: Tartu 2018			
This bachelor's thesis explores the historical heritage of Tartu-Koidula railway line. The thesis consists of a theoretical and a practical part. The theoretical chapter describes the period spanning from the initial years of the line until today, identifies the obstacles and setbacks during that period, deals with the building of stations during the construction of the line, development of timetables. Opening of the line gave an impetus to the development of several villages and settlements along the line. The practical part relates to the main aim of the thesis concerning the aspect of historical heritage. In order to explore whether and how the current users of the railway line conceive the train ride between Tartu and Koidula in terms of the historical heritage, the research hypothesis was formulated and a questionnaire was prepared. The focus was on the long history of the line (including station buildings, shelters and platforms, other railway infrastructure objects, rolling stock) and people's perceptions (recollections, experiences and attitudes of the passengers). As a result of the work, it was concluded that Tartu-Koidula railway line constitutes rich historical heritage and today's rail passengers also perceive the historical background of the railway line in addition to the practical transport needs.			
Key words: Tartu-Koidula railway line, cultural heritage			

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	5
1. TARTU-PETSERI RONGILIIN	7
1.1. Tartu-Petseri rongiliini algusaastad	7
1.2. Reisijateveo ajutine katkemine 2001. aastal	9
1.3. Reisirongiliikluse taastamine.....	11
1.4. Koidula piirijaama rajamine	11
1.5. Sõiduplaanid Tartu-Koidula rongiliinil	13
2. JAAMAHOONETE RAJAMINE.....	14
3. METOODIKA	21
4. TULEMUSED JA ARUTELU	23
KOKKUVÕTE.....	31
KASUTATUD KIRJANDUS	32
SUMMARY	35
LISAD	37
Lisa 1. Eesti raudteede kaart 1939	38
Lisa 2. Tartu-Petseri rongiliini sõiduplaan 1993	39
Lisa 3. Tartu-Orava sõiduplaan 2006	40
Lisa 4. Kagusuuna sõiduplaan 2018	41
Lisa 5. Küsitluse küsimustik.....	42
Lisa 5. Järg.....	43
Lisa 6. Lihtlitsents lõputöö salvestamiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks ning juhendaja kinnitus lõputöö kaitsmisele lubamise kohta	44

SISSEJUHATUS

Tartu-Petseri raudteeliini planeerimisega tehti algust juba 1890. aastate paiku, mil kujunesid välja esimesed trasside plaanid, kuid raudtee ehitamine ja hilisem tegutsemisperiood kulges läbi mitmete raskuste. Tänu raudteeliini valmimisele kujunesid välja mitmed asulad ja muutusid kohalike elanike igapäevased liikumisharjumused.. See on jätnud maha ajaloolise pärandi, mis on tajutav ka tänases päevas.

Käesolev bakalaureusetöö koosneb neljast peatükist, hõlmates nii teoreetilist kui ka praktilist osa Tartu-Petseri rongiliini kohta. Tänapäeval kõneldakse pigem Tartu-Koidula liinist, kuna liini jätkuosa Petserini jääb nüüdseks Venemaa territooriumile. Teoreetilise osa peatükid on veel lisaks jaotatud alapeatükkideks, et luua lugejale selgem struktuur Tartu-Koidula rongiliini kujunemisest.

Töö teoreetilise osa peatükis käsitletakse Tartu-Koidula rongiliini ajaloolist kujunemist, antakse ülevaade 1931. aastal valminud raudteeliini ehitusest ja vahepealsetest tõrgetest nii ehituse eelsel kui ka ehitusjärgsel ajaperioodil. Viimaseks on lisatud lühikirjeldus rongiliinil olevatest suurematest peatustest, et töös käsitletut toetada ning luua tööst terviklik ülevaade.

Teoreetilise osa teises peatükis antakse ülevaade raudteele rajatud jaamahoonetest ning lühidalt infrastruktuuri kujunemisest lähiümbruses.

Töö praktiline osa jaguneb kaheks peatükiks (metoodika, tulemused ja arutelu), kus töö autor uurib, kuidas on Tartu-Koidula rongiliin seotud pärandkultuuriga, kas kogu raudteeliin kujutab endast ajaloolist pärandit ning kuidas inimeste käitumine ja hoiakud on raudteed ja jaamahooneid mõjutanud.

Töö eesmärgiks on välja uurida, kuidas mõtestatakse Tartu-Koidula rongiliini ajaloolise pärandina. Töö eesmärkide täitmiseks püstitati hüpotees, et reisijad määratlevad Tartu-Koidula rongiliini pärandkultuuri objektina. Hüpoteesi paikapidavuse kontrollimiseks viidi Tartu-Koidula rongiliini sõitjate hulgas läbi küsitlus.

Teemavaliku põhjuseks on olnud autori pikaajaline kokkupuude Tartu-Koidula rongiliiniga ning Ilumetsa peatusest alguse saanud suvised loodusretked Põlvamaal ning ühistranspordi valdkonna teemal toimunud teatrietendused Ilumetsa peatuse ligidal asuvas maakodus. Ajendiks sai ka raudteeliini huvitav ja iseäralik ajalooline taust ja pärandkultuuriliselt seostuvad jaamahooned. Sealhulgas on autor varem kirjutanud keskkoolis uurimistööd bussiliikluse valdkonnas ning just eelmise töö kirjutamise käigus tärganud huvi sai kõige enam otsustavaks teguriks teemavalikul.

Töös on kasutatud peamiselt vanemaid ajalehtede väljaandeid (Postimees, Koit, Wõru Teataja), mis andsid üsna täpse, asjakohase ja aktuaalse materjali töö kirjutamiseks. Kasutatud on ka uuemaid väljaandeid elektroonilises formaadis ning mitmeid raamatuid ajaloolise ülevaate kirjutamiseks. Kasutatud arhiivmaterjalid on digiteeritud kujul leitavad Eesti Rahvusraamatukogu rahvusbibliograafias ning teatud ajalehed (Koit) on paberkandjal leitavad ainult Eesti Kirjandusmuuseumis. Arhiivifotod on autor lisanud, kasutades kirjanduslikke allikaid, Eesti Muuseumide Veebivärava kogumikke ning Rahvusarhiivi materjale.

Uurimismetoodikana kasutati Tartu-Koidula rongiliini teemal läbiviidud küsimustikku, analüüsisides vastuseid jooniste ja tabelite põhjal. Autor leiab, et Tartu-Koidula (Petseri) rongiliini teemat oleks tulevikus veel rohkem võimalik süvitsi käsitleda ning leida erinevaid kitsamaid uurimisvaldkondi tulevastes teadustöodes (jaamahoone arhitektuur, raudteeasulate kujunemine jne).

Töö autor soovib tänada juhendajat prof. Marina Aunapuud käesoleva bakalaureusetöö valmimisel osutatud kaasabi eest. Samuti tänan töö valmimisele kaasa aidanud Maikl Aunapuud Maanteeametist, Margus Puuseppa ja Simo Pähki.

1. TARTU-PETSERI RONGILIIN

1.1. Tartu-Petseri rongiliini algusaastad

Tartu-Petseri rongiliin avati 1. novembril 1931. aastal. Raudtee pikkuseks oli 87,6 km ning see kulges Vastse-Kuuste, Põlva ja Veriora kaudu [1: 178]. Tartu-Petseri liini ehitus kulges üheaegselt Rapla-Virtsu raudteeliini ehitusega [2: 177]. Plaani raudteeliini ehitamiseks peeti juba 1890. aastate paiku, kuid projekti takistuseks olid rahalised raskused ning Esimene maailmasõda [3]. Tartu-Petseri trassi maha­märkimist alustati uuesti 1928. aasta juunis ning pidulikult avati raudteeliini ehitus 1929. aasta jaanuaris [52: 109].

Kuna Tartu-Petseri trassi maastik nõudis suuremahulisi mullatöid (joonis 1) ning rajada tuli mitmeid raudteesildu, rakendati ehitusel kuni 1000 tööl­ist [1: 177].



Joonis 1. Tartu-Petseri raudtee ehitus 1930. aastal [44].

Raudtee rajamiseks tuli mõistagi täita erinevaid ülesandeid. Näiteks muldkeha ehitus, sildade ehitus, liiprite, rööbaste, kilomeetripostide ja liiklusmärkide paigaldus, sideühenduste (telegraaf) rajamine, jaamade ehitused koos kaubaplatvormide ning puidust elu- ja jaamahoonetega [4: 47]. Raudtee ehitamiseks kasutati tol ajal uudseid tehnoloogilisi lahendusi – näiteks aurujõul töötavat ühekopalist ekskavaatorit (joonis 2) ehk süvendajat ehk aurulabidat [1: 177].



Joonis 2. Tartu-Petseri raudtee ehitusel süvendaja töötamas [45].

Nimetatud masinaid on kogu liinil ainult üks, mis kohale toodud Taanist ja kaalub ligikaudu 5000 puuda. "Toiduks" tarvitab masin kiwisütt. Töö, mis ta päevas ära teeb, võrdub umbes 250 inimese tööle. Kõige selle juures tarvitab ta enda juhtimiseks ja ohjeldamiseks ainult kolme inimese tööjõudu. Alusel hõlpsalt ja kiirelt liikudes võtab ta mäeservast oma suurte lõugade wahale korraga umbes 2 ½ kantmeetrit liiwa, tõstab selle wagoneti kohale ja kiiresti läheb jälle uue järele, nii et ta 8 ½ kantmeetrit mahutawa wagoneti umbes 1 minutiga täis täidab. [5]

1939. aasta Eesti raudteede kaardi kohaselt oli Tartu-Petseri rongiliinil reisijate teenindamiseks 19 peatuskohta (lisa 1): Tartu, Ülenurme, Uhti, Reola, Vana-Kuuste, Rebase, Laane, Vastse-Kuuste, Valgemetsa, Kiidjärve, Taevaskoja, Põlva, Holvandi,

Ruusa, Veriora, Ilumetsa, Orava, Kliima ja Petseri [6]. 1990. aasta rongi sõiduplaanist nähtub, et selle ajani on säilinud kõik eelnevalt nimetatud peatuskohad, ainus erinevus 1939. aastaga võrreldes on Piiroja peatuse lisandumine Kliima ja Petseri jaamade vahele [7: 57]. 1997. aasta plaanist nähtub, et rongiliinile on lisandunud Tartu linna territooriumil paiknev Kirsi peatus. Rong ei sõida enam Petserini, kuna Eesti on selleks ajaks taasiseseisvunud ning ühendust Venemaaga takistavad piiriületusprobleemid [8: 50-51]. Käesoleval ajal kehtivast sõiduplaanist näeme, et rong ei peatu enam Laane, Kliima ja Piiroja peatustes [9]. Ehitatud on suur raudteepiiri jaam Koidula, mis on rongide uueks lõpp-peatuseks ning tänapäeval räägitakse pigem Tartu-Koidula raudteeliinist.

1.2. Reisijateveo ajutine katkemine 2001. aastal

2001. aasta alguses toimus liiklus Tartust Orava jaamani, kuna Petserisse ei saanud piiriületamisprobleemide tõttu enam sõita ning Koidula jaama polnud veel kavandama hakatud. Reisirongiliiklus toimus regulaarselt kuni 2001. aastani, mil see esmakordselt rahuajal katkes.

2001. aastal olid kogu Eestis rongiliikluses ärevad ajad. Vabariigi Valitsus otsustas 6. veebruari 2001. aasta istungil, et alates 4. märtsist 2001 asendub Tartu ja Narva suunal ning Kagu-Eestis rongiliiklus bussiveoteenusega. Tolleaegse reisiettevõtte Edelaraudtee juhi Henn Ruubeli sõnul tähendas see 228 raudteetöötaja koondamist. [10]

Rongiliikluse lõpetamise eestvedajaks oli toonane teede- ja sideminister Toivo Jürgenson, kes asus keset talve Lõuna-Eestis külateid ehitama. Raudtee ametiühingud protesteerisid rongiliikluse lõpetamise vastu. Toonane vedurimeeste ametiühingu juhatuse esimees Tõnu Väät oli seisukohal, et riigi käitumine rongiliikluse kaotamisel on täiesti lubamatu ning lubas streiki ja protestiaktisioone. Minister Jürgensoni vastuseks oli, et igal inimesel on õigus soovi korral streikida, kuid selle tulemuslikkusesse ta ei usu. [11]

Ajaleht Postimees avaldas mitmeid artikleid ja reportaaže, mis kajastasid reisijate ja raudteetöötajate nõrdimust rongiliikluse lõpetamise suhtes. AS Edelaraudtee rongijuhi abi Alar Eegi sõnul valitses koondatavate töötajate seas väga suur nõutus ning arusaamatuks jäi, miks valitsus sellise otsuse langetas. Tema sõnul pooldasid kõik reisijad rongiliikluse jätkamist, kuna pidasid seda hädavajalikuks. Samuti tõi ta välja, et raudteel töötavad

inimesed olid seal töötanud aastakümneid ning spetsialiseerunud väga kitsale alale, mis oli takistuseks uue töökoha leidmisele. [12]

Lisaks reisijatele ja raudteetöötajatele protesteerisid rongiliikluse sulgemise vastu ka kohalikud omavalitsused. Omavalitsuste hinnangul oli valitsuse käitumine kiirustav ja läbimõtlematu. Omavalitsuste seisukoht oli, et kiiruga pole võimalik leida bussivedajaid ega ehitada teid. [13]

Hoolimata kõigist protestidest jäi valitsus otsusele kindlaks ning 4. märtsil 2001. aastal kell 17:56 väljus rong Tartust Oravale, mida reisijad pidasid viimaseks, kuna siis ei olnud teada, et mõne kuu pärast otsustab valitsus rongiliikluse siiski taastada. Ajaleht Postimees tegi reportaaži viimasest emotsionaalsest reisist Tartust Oravale. Tolleaegses ajalehes on märgitud, et Tartu raudteejaam oli leinas ning piletimüügikassade juures põlesid mustade lintidega küünlad ning veduril rippus kuuseokstest leinavanik ja vagunites põlesid leinaküünlad. Igas jaamas põlesid perroonil leinaküünlad. Igapäevased sõitjad võtsid vagunisaatjatelt autogramme ning reisijad jagasid vagunis oma rongisõidumälestusi [14, 15]. Eelnevast nähtub, et reisijate jaoks ei olnud Tartu-Orava rongiliin ainult transpordivahend ühest kohast teise jõudmiseks, vaid nii-öelda pärandkultuuri objekt, mis on tihedalt seotud mälestuste, harjumuste ja emotsioonidega.

Rongiliikluse katkemisel alustati Kagu-Eestis talvel tee-ehitusega, paraku seiskus tee-ehitus kiirelt. Teede- ja sideministeerium plaanis ehitada Kagu-Eestis 100 kilomeetrit kruusateid, kuid korrastada suudeti ainult 20 kilomeetrit raudteeäärseid maanteid. Teede- ja sideministeerium jäi teede ehitajaile miljoneid kroone võlgu. Tekkis suur hulk tasumata arveid ning enam polnud võimalik isegi põhimaanteid hooldada. Tekkinud olukorras hakkas valitsus pidama läbirääkimisi reisirongiliikluse taastamiseks [16]. Tartu teedevalitsuse tolelaegne juhataja Heino Ristimäe oli seisukohal, et teede kruusatamine talvel on täielik rumalus, sest kui tuleb sula, muutub kogu tee vedelaks plögaks ning tegemist on näilise remondiga, mis on tingitud ministeeriumi ideest asendada rongid bussiga [17].

1.3. Reisirongiliikluse taastamine

Reisirongide asemele käima pandud ajutised bussid toimisid mõnda aega. Kui teederemont ebaõnnestus, plaanis valitsus rongiliikluse taastada. Edelaraudtee ja valitsuse läbirääkimised toimusid juunikuus ning ettepanekud rongiliinide taastamiseks olid antud edasi maavalitsustele. Teede- ja sideministeeriumi pressiesindaja sõnul hakkaks uue graafiku kohaselt Tallinn-Tartu rong edasi sõitma ka Valgani ning teine Oravani, samas Oravalt Tartusse hakkaks rong sõitma ainult hommikuti kell 7:46 ja õhtuti kell 18:47. Kuid kohalikud omavalitsused ei olnud nõus Edelaraudtee ja valitsuse uute pakutavate rongi väljumisaegadega, kuna inimesed ei jõuaks tööle. Põlva maavalitsuse sõnul taastunuks rongiliiklus Tartu-Orava raudteel uuesti 1. augustist 2001. [18]

Postimehe andmete kohaselt võis jääda Edelraudteel rongiliikluse tihendamine viibima, kuna valitusel puudus lisadotatsiooni leidmise võimalus riigieelarvest [18]. Rongiliikluse taastamine 1. augustil jäi pooleli kohalike omavalitsuste tõttu, kuna Valga maavanem Rein Randver tahtis varem toiminud liiklust Valga-Piusa liinil tagasi. Kohalike omavalitsuste kooskõlastamisel avas valitsus reisirongiliikluse uuesti 1. septembrist 2001. Maakondade koostatud uue sõiduplaani kohaselt jõudis Oravalt Tartusse rong kell 7:05 ja õhtul hakkas rong väljuma 18:35, kuid rongid ei hakanud peatuma Ilumetsa, Kiidjärve, Laane, Rebase ja Vana-Kuuste peatustes [19].

24. augustil sõlmis valitsus Edelaraudteega uue reisijateveolepingu, mille kohaselt liinid avati 1. septembrist. Ilumetsa raudteejaama sulgemine tõi kaasa kaheksa küla elanike protestimise. Peatus suleti, kuna peatustes olev perroon ei vastanud uutele nõuetele [20, 21]. Valitsuse poolt uuesti käima pandud rongiliini kohta on toodud Põlvamaa Koidus 8. septembril 2001 küsitlus, kus uuriti kohalike muljeid liikluse taastamise kohta. Küsitlusest selgus, et kõik küsitletud isikud ei kasutanudki ühistranspordina rongi. Siiski leiti üksmeelselt, et kohalikele on raudteeliini avamine üsnagi oluline [22].

1.4. Koidula piirijaama rajamine

Koidula raudteepiirijaama rajamine algas juba 2003. aasta maikuus, mil valmis esimene projekt ehitusest. 2007. aasta 15. veebruaril otsustas Vabariigi Valitsus piirijaama ehitada

ilma Euroopa Liidu toetuseta, mis toona läks maksma umbkaudselt üks miljard krooni ehk 70 miljonit eurot [23, 24]. Riik rahastas piiripunkti ehitust viimaks siiski 30% ulatuses, mille alla kuulusid infrastruktuur ja tööhooned ning ülejäänud 70% toetusest tuli Riigi Kinnisvara AS ja AS Eesti Raudtee poolt [25]. Esmaste plaanide kohaselt pidi raudtee läbima 17 omaniku maad ning 2008. aasta jaanuaris ja veebruaris pidid maaomanikud olukorraga leppima ning toimus Riigi Kinnisvara ASile maade üleandmine ja maaomanikelt maade sundvõõrandamine [26, 23].

2008. aasta augustis algasid Koidula raudteepiirijaama ehitustööd. Raudteid ehitati suurusjärgus 25,4 kilomeetrit, kuhu rajati veel neli uut silda, kolm silda rekonstrueeriti, lisaks tehti truubid, teed, sõiduteed ning elektri- ja veevarustus [23, 27]. Suurprojektist sai kümne rööpapaariga jaamahoone, kuhu ehitati jaama- ja büroohoone, tolli- ja veterinaarkontrolli hoone ning tehnohoolduspunkt rongidele. [27, 23]. Kõigi tehniliste osade ehitamiseks tõsteti üles 1,8 miljonit kantmeetrit pinnast, et tasandada metsane ala [26]. Seni toimusid kaubarongide kontroll ja tollimine Tartus, mis ei olnud just kõige parem lahendus. Uue raudtee peamiseks eesmärgiks oli ühendada Tartu-Petseri ja Valga-Petseri raudteed, mis looks parema kaupade ekspordi ja impordi võimalused Venemaaga. Koidula piirijaama paigaldati röntgen, mis valgustab läbi kaubarongid [26]. Esialgu sõlmiti kokkulepe maailma mastaabis suuruselt neljanda kaubasadama Ningboga, et Tallinna sadama ja Koidula piirijaama vahel hakkaks liikuma Hiinast tulenevad konteinerkaubad, kuid Tallinna sadam siiski tühistas selle plaani kuna raudteejaama ehitus oli juba praktiliselt valmis. Samuti lõi Koidula jaam inimestele teoreetiliselt mitmeid reisivõimalusi nii Riiga, Peterburi kui ka Moskvasse [26, 28]. Paraku pole nendel suundadel siiani liiklust käivitatud.

Koidula raudteejaama ehitus pidi valmis saama 2011. aasta juuliks. Siis hakkas toimuma sisseelamine ning ametlik avamine toimus alles 2011. aasta 3. septembril, kus olid kohal Riigi Kinnisvara AS ja AS Eesti Raudtee juhatused ning president Toomas Hendrik Ilves [23]. Paraku vähendasid 2007. aastal Tallinnas toimunud tänavarahutused rongiliiklust Venemaaga, mis mõjutas töökohtade arvu ning kaubavedu [26].

Tippajal pidi Koidula piirijaama läbima 20-40 rongi ööpäevas, tegelikkuses sõitis jaamast läbi ainult 10 rongi [26]. Seetõttu töötas 2017. aastal Koidula piirijaam miinimumvõimsusel, mis on viinud Eesti Raudtee ja ametkonnad finantsraskustesse, sest jaama ülalpidamiskulud on 460 000 eurot aastas [24]. Kulutuste kokkuhoiuks on ära viidud

näiteks vedurihooldus ning tööde osas plaanis Politsei- ja Piirivalveamet teha samuti muudatusi [24]. 2017. aastal peeti võimalikuks, et Koidula raudteepiirijaama võib ähvardada ka sulgemine, kuid olukorra parendamiseks ja transiidi taastamiseks algatati uued projektid Tallinna sadamaga [24]. Näiteks novembrist plaaniti sõitma panna konteinerrong, et vedada Hiinast tulnud konteinerkaupu [24].

1.5. Sõiduplaanid Tartu-Koidula rongiliinil

Sõiduplaanid Tartu-Koidula (Tartu-Petseri) rongiliinil on läbi aegade olnud väga erinevad. Vanu plaane saab võrrelda tänastega ning märgata on nii erinevusi kui ka sarnasusi. Oluliselt on suurenenud rongi sõidukiirused. Kui 1993. aastal kehtinud sõiduplaani (lisa 2) järgi võttis Tartust Oravale sõit aega 1 tund ja 49 minutit, siis täna läbib rong selle maa 1 tunni ja 7 minutiga [54: 59, 9]. Lisaks on sõiduplaani uurides näha, et rong sõitis liinil 4 korda päevas mõlemas suunas. Üks rong lõpetas teenindamise Veriora jaamas, kaks rongi sõitsid Petserisse ning üks kord päevas sõitis mõlemas suunas isegi rahvusvaheline reisirong marsruudil Tallinn – Tartu – Põlva – Petseri – Moskva. [54: 59]

Kõige kehvemas seisus oli vaadeldaval rongiliinil reisiliiklus pärast 2001. aasta sündmusi, mil liiklus ajutiselt katkes. Pärast rongiliini taasavamist jäi sõiduplaan pikaks ajaks väga hõredaks. Sõiduplaanist, mis hakkas kehtima 28.05.2006 (lisa 3) nähtub, et rong sõitis Tartust Oravani ainult üks kord päevas (v.a laupäev) ning Oravalt Tartusse samuti üks kord päevas (v.a pühapäev). Rongiliiklus muutus sedavõrd hõredaks, et võimaldas küll maainimestel tööl käia, kuid matkajate ja turistide jaoks vajalikke väljumisi polnudki. [53]

Praegune sõiduplaan Tartu-Koidula rongiliinil (lisa 4) on 2006. aastaga võrreldes oluliselt tihedam. Igapäevaselt on käigus kaks väljumist mõlemas suunas. Lisaks on täiendav väljumine käigus suveperioodil nädalavahetustel. [9]

Sõiduplaanid ei ole tänapäeval küll nii tihedad kui 90ndate aastate alguses ning Nõukogude perioodil, kuid siiski on taastunud väljumised nii tööl käivate sõitjate kui ka matkajate vajadusi silmas pidades. Reisirongiliiklus Tartu-Koidula liinil on vahepealsest mõõnaperioodist taastunud. Seni ei ole kahjuks taastatud rahvusvahelist reisirongiliiklust. Võimalused selle korraldamiseks läbi Koidula piirijaama on aga olemas ning pole välistatud, et tulevikus selline rongiliin luuakse.

2. JAAMAHOONETE RAJAMINE

Tartu-Petseri raudtee ehitamine sai alguse juba 1928. aastal, kui Riigikogu poolt võeti vastu 25. mail raudteevõrgu arendamise seadus. Seaduses olid toodud Tartu, Vastse-Kuuste, Orava ja Petseri raudteesihid, mis omakorda läbisid 10 valda ning sealhulgas oli kavas rajada 14 jaamahoonet [29: 54-56, 30: 59]. Kui raudtee avati 1931. aasta 1. novembril välisministri Jaak Tõnissoni poolt (joonis 3), siis tegelikult polnud osad jaamahooned veel valmiski ning enamikul raudteejaamadel puudusid jaamahooned, mida asendasid vanad veduri kaubavagunid [31; 29: 54-56]. Tänapäevaks on osa hooneid säilinud, kuid enamus jaamahooneid on Teise maailmasõja tõttu hävinenud [4: 39-40].



Joonis 3. Tartu-Petseri raudtee avamine Jaak Tõnissoni poolt [48].

1933. aastal avati Vastse-Kuuste ja Kiidjärve vahel, Ahja jõe ääres, uus peatuskoht, kus olid määratud peatumiseks nii mootorrongid kui ka pühapäeviti auruvedurid [32, 33]. Kiidjärve kahekordse jaamahoone (joonis 4) rajamine sai alguse Tartu-Petseri raudtee ehitamisega 1931. aastal, mis aitas kaasa külaelu elavdamisele ja parandamisele.



Joonis 4. Kiidjärve kahekordne jaamahoone 1930-1940. a [2: 178].

Ruusa jaamahoone ehitati Põlva, Märjamaa, Vigala, Ruusa ja Kiidjärve tüüpkavandi järgi, mis kujutas endast suurt kahekorruselist tellistest hoonet (joonis 5). Jaamahoonetele lisaks olid Tartu-Petseri rongiliinil rajatud puidust elumajad [35: 78, 2: 181]. Praeguseks Ruusa jaamahoonet enam ei eksisteeri, kuna see hävis samuti II maailmasõja käigus [2: 181].



Joonis 5. Ruusa jaamahoone [49].

Nii nagu teised jaamahoonedki, ehitati Tartu-Petseri rongiliini rajamise käigus Taevaskoja jaamahoone (joonis 6), tänu millele suurenes piirkonna asustustihedus ning küla sai isegi maantee, mis ühendas Taevaskoja raudteejaama [36].

Peale raudtee avamist muutus Taevaskoja populaarseks suvituskohaks tartlastele ning peatselt hakkasid jõukamad elanikud lähiümbrusesse suvilaid ehitama [37]. Jaamahoone kujundas Raudteevalitsuse arhitekt Leon Johanson, ning sama tüüpkavandi järgi on ehitatud veel Ilumetsa, Kliima ja Raikküla jaamahooned, kuid nüüdseks on hoone hävinenud [35: 76-77, 2: 179]. Tänapäevani on aga säilinud sama projekti järgi ehitatud Ilumetsa jaam, mis on kasutusel elamuna (vt foto lisas 5).



Joonis 6. Taevaskoja jaamahoone Tartu-Petseri raudteel [50].

Põlva jaamahoone rajati 1931. aastal Tartu-Petseri laiarööpalise raudteeliini rajamisega (joonis 7). Jaamahoone ehitati Märjamaa, Vigala, Kiidjärve ja Ruusa sarnaste tüüpkavandite järgi. Põlva jaamahoonest on veel lisaks säilinud kasutusel olevad abihooned, kuid veetorn hävis Teise maailmasõja ajal [2: 180, 35: 78-79]. Põlva jaamahoone ehitus oli toona üks suuremahulisemaid töid ning töö pidi valmis saama talveks. Ehitusega alustati juba juunikuus ning jaamahoone oli sellel ajal ehituselt üks eeskujulikumaid ehitisi kogu Eestis. Kuna raudteeametnike majutus toimus taludes, siis jaamahoone valmimisel pidid ametnikud saama ka jaamahoonesse elamispinna [38].



Joonis 7. Põlva jaamahoone 1930-1940. a [46].

Samuti alustati 1933. aastal Tartu-Petseri raudteeliinil Veriora jaamahoone ehitamisega (joonis 8), mida võrreldi Põlva jaamahoonega. Ehitusega alustati juulis ning hoone oli juba suve lõpuks sarikate all. [39; 40]. Jaamahoonel olid veel lisaks abihooned ja veetorn (joonis 9), mis Teise maailmasõja ajal hävis [2: 182].



Joonis 8. Veriora jaamahoone 1930-1940 [47].



Joonis 9. Veriora jaama abihooned ja veetorn 1937 [2: 182].

1934. aastal hakati ehitama Vastse-Kuuste betoonist jaamahoonet (joonis 10). Jaamahoone taheti valmis saada novembrikuuks [41].



Joonis 10. Vastse-Kuuste jaamahoone [51].

1939. aastal ootasid kohalikud Vana-Kuuste raudtee peatuskohale katusealust, kuhu saaks vihmase ilmaga varjule minna. Näitena toodi madala rongileminejate arvuga Uhti peatus, kuhu oli juba korralik katusealune ehitatud [42]. 1935. aasta suvel alustati Ülenurme raudteepeatusesse telliskividest jaamahoone ehitust, mis pidi valmima sama aasta talveks [43].

3. METOODIKA

Käesoleva lõputöö raames viidi Tartu-Koidula rongiliini kasutajate hulgas läbi küsitlus. Sooviti saada tõendust hüpoteesile, et reisijad määratlevad Tartu-Koidula rongiliini pärandkultuuri objektina. See tähendab, et reisijad ei pea reisirongi sellel liinil üksnes transpordivahendiks algpunktist sihtpunkti jõudmiseks, vaid nad tajuvad rongiliini ka ajaloolis-kultuurilise objektina. Hüpoteesi püstitamisel ja küsitluse küsimuste koostamisel lähtuti oletusest, et rongiliini pikk ajalugu, sõitjate kogemused ja mälestused, jaamahooned, ootekojad, ooteplatvormid ja raudteeveeremi objektid on aja jooksul kujundanud sõitjates hoiaku, mis võimaldab pidada Tartu-Koidula rongiliini ajalooliseks pärandiks.

Küsitlus viidi läbi Tartu-Koidula reisirongis kolme erineva reisi vältel, kus sõitjatel paluti täita küsitluslehed. Samuti oli võimalik küsitluslehte täita konverentsil „Loodusturismi võimalused ja väljakutsed Eestis“, mis toimus 13.03.2018. Suur osa küsitlusi täideti ka elektrooniliselt. Vastajate leidmiseks postitati informatsioon toimuva küsitluse kohta kogukondlikel Facebooki lehtedel (näiteks Põlva Kodanik, Veriora Mõttekoda, Vastse-Kuuste vald 1990-2017 jt). Küsitluse küsimustik on toodud lõputöö lisas (lisa 3).

Järgnevalt on antud ülevaade küsitluse küsimustest ning põhjendatud nende seost uurimuse eesmärgiga. Esmalt küsiti vastajatelt vanust. Küsimuse eesmärgiks oli veenduda, et uurimuses oleks esindatud erinevad vanuserühmad. Objektiivse tulemuse saamiseks on kindlasti vajalik kaasata nii noorem kui ka vanemat põlvkonda, et teada saada, kas reisijad kogumina määratlevad enda jaoks Tartu-Koidula rongiliini pärandkultuuri objektina.

Teise küsimusena küsiti vastajatelt, millisest peatusest millisesse peatusesse tavaliselt isik sõidab. Küsimuse eesmärgiks oli veenduda, et vastajate seas oleks esindatud kõikide või vähemalt suurema osa peatuste kasutajad ning vältida seda, et küsitlus hõlmaks vaid paari jaama kasutajaskonda.

Kolmandaks küsiti vastajatelt, kui tihti nad kasutavad Tartu-Koidula rongiliini. Autor pidas oluliseks kaasata küsitlusse nii igapäevaseid, sagedasi kasutajaid kui ka neid, kes sõidavad

harva, kuid on siiski rongiliini kasutajateks. Erinevate kasutajagruppide kaasamisel on küsitluse alusel võimalik teha veenvamaid üldistusi. Seetõttu pakuti vastajatele välja järgmised vastusevariandid: sõidan iga päev, mõnel korral nädalas, mõnel korral kuus, harva.

Neljandaks küsiti, miks eelistavad vastajad Tartu-Koidula rongiliini bussile või isiklikule autole. Vastajatele pakuti vastusevariandid ning võimalik oli valida mitu varianti. Vastusevariantidena pakuti järgmised valikud: sobilik sõiduplaan, mõistlik hind, usaldusväärne teenus, olen harjunud rongiga sõitma, seotud minu kodukohaga. Küsimus võimaldab teha järeldusi, mis on sõitjate rongieelistuse peamised põhjused. See omakorda võimaldab järeldada, kas sõitjate eelistused on üksnes praktilist laadi (hind, sobiv sõiduplaan) või ka tunnetuslikud (usaldab teenust, on harjunud rongisõiduga).

Viienda küsimusena küsiti, kas vastajad nõustuvad väitega, et Tartu-Koidula rongiliin on oluline ajalooline pärand. Tegemist on küsitluse kõige tähtsama küsimusega, mis võimaldab teha üldise järelduse püstitatud hüpoteesi paikapidavuse osas. Vastajatele anti järgmised vastusevariandid: jah, ei, ei oska öelda.

Kuuendaks küsiti, millised tunded või mälestused tekivad reisijatel mõeldes Tartu-Koidula rongiliinile. Selle küsimuse puhul oli võimalik vabakirjutamine ning küsimus andis hea võimaluse reisijatel oma mõtteid väljendada ning uurimuse autoril täpsemalt teada saada, mida reisijad Tartu-Koidula rongiliini puhul väärtustavad.

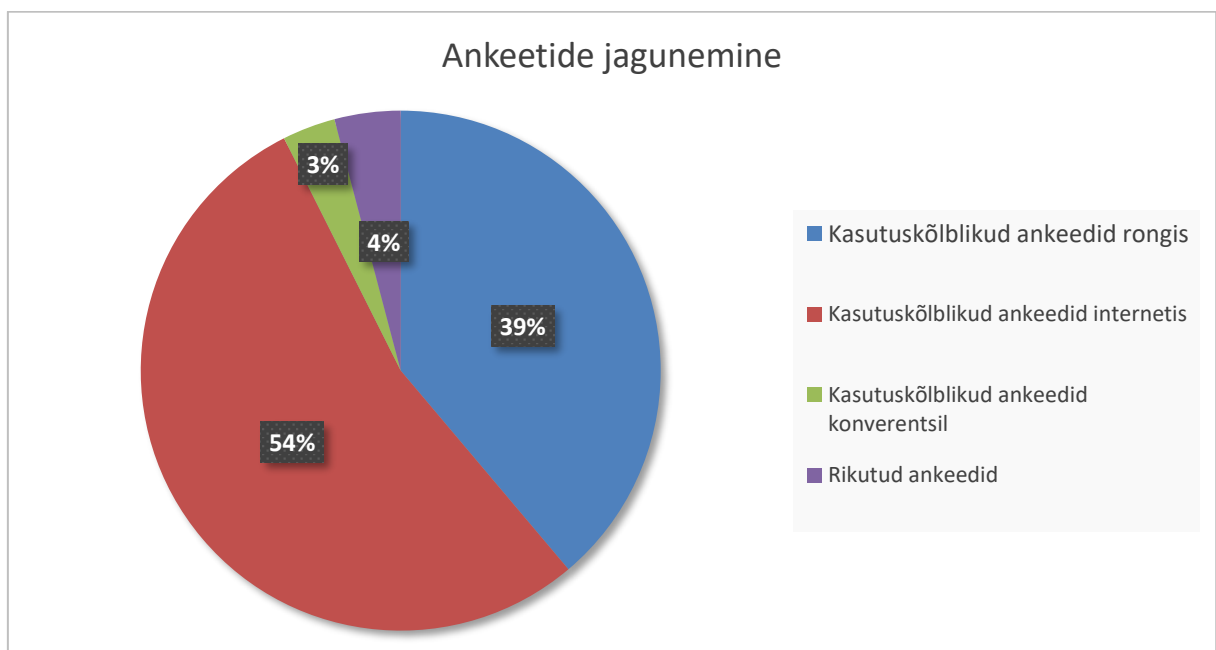
Viimasena anti vastajatele käesoleval aastal tehtud fotod kaheksast Tartu-Koidula rongiliini jaamahoonest ning paluti valida 2 kõige tähelepanuväärsemat. Küsimus võimaldab teada saada, milliseid jaamahooneid sellel liinil peavad sõitjad kõige silmapaistvamaks. Jaamahooned on pärandkultuuri seisukohalt oluline osa Tartu-Koidula rongiliinist. Fotodel olid kujutatud Reola, Vastse-Kuuste, Põlva, Veriora, Ilumetsa, Orava ja Koidula jaamahooned ja Taevaskoja ootekoda. Fotosid ei esitatud Kirsi, Ülenurme, Uhti, Vana-Kuuste, Rebase, Valgemetsa, Kiidjärve, Holvandi ja Ruusa peatuste kohta, kuna nendes jaamahooned puuduvad või on hävinud.

Elektroonilise küsitluse koostamiseks kasutati veebipõhist *Google Forms* tarkvara.

4. TULEMUSED JA ARUTELU

Saamaks tõendust hüpoteesile, et reisijad määratlevad Tartu-Koidula rongiliini pärandkultuuri objektina, viidi rongi kasutajate seas läbi küsitlus. Küsitlusele oli võimalik vastata täites küsitlusankeet internetis, konverentsil „Loodusturismi võimalused ja väljakutsed Eestis“ või Tartu-Koidula rongis reisi ajal.

Küsitlusele vastas kokku 121 rongisõitjat. Viie ankeedi puhul olid vastajad ankeedi täitnud osaliselt, valinud valikvastuste puhul lubatust rohkem vastusevariante või ankeeti muul moel rikkunud. Need viis ankeeti jäeti käesolevast uurimistööst välja, kuna neid ei olnud võimalik teiste ankeetidega võrdväärselt kasutada. Seega on küsitlustulemused kujunenud 116 ankeedi alusel. Elektrooniliselt täideti kokku 65, rongis täideti sõitjate poolt 50 (nendest 3 ankeeti rikutud) ja konverentsil 6 ankeeti (nendest 2 ankeeti rikutud). Internetis poolikuid ankeete ei laekunud, kuna süsteem ei võimaldanud poolikuid või valesti valitud vastusevariantidega ankeete edastada. Seega kasutati tulemuste arvestamiseks 65 elektroonilist, 47 rongis täidetud ning 4 konverentsil täidetud ankeeti. Jooniselt 11 on näha küsitlusankeetide jagunemine visuaalselt.



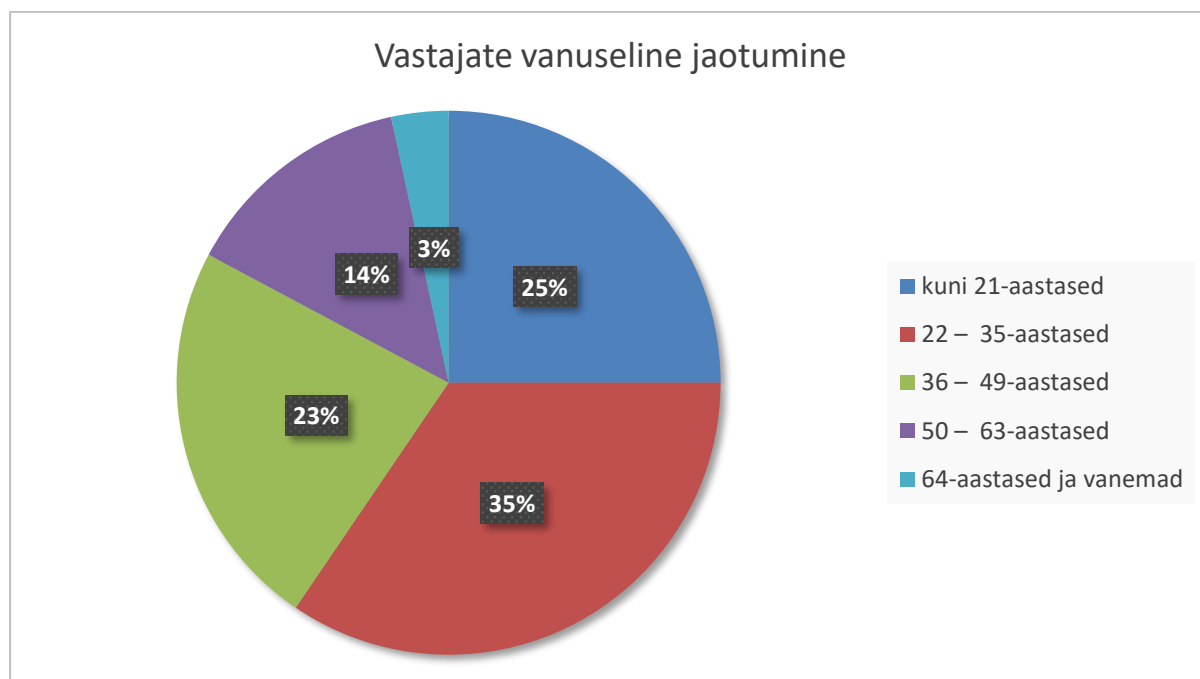
Joonis 11. Küsitlusankeetide jagunemine.

Alljärgnevalt on esitatud küsitluste tulemused küsimuste lõikes ning need lähtuvad 116 arvesse läinud ankeedist.

Esimese küsimusena küsiti vastajatelt vanust. Tulemuste analüüsimisel selgus, et vastajate hulgas olid esindatud kõik vanuserühmad. Saamaks teada erinevate vanuserühmade esindatust küsitlusele vastamisel jagati vastajad järgmistesse vanuserühmadesse:

- 1) kuni 21-aastased (29 vastajat);
- 2) 22 – 35-aastased (40 vastajat);
- 3) 36 – 49-aastased (27 vastajat);
- 4) 50 – 63-aastased (16 vastajat);
- 5) 64-aastased ja vanemad (4 vastajat).

Vastajate vanuseline jaotumine on nähtav sektordiagrammilt joonisel 12.



Joonis 12. Vastajate vanuseline jaotumine.

Teise küsimusena küsiti, millisest peatusest millisesse peatusesse vastajad tavaliselt sõidavad. Tulemuste analüüsimisel ei ole arvestatud eraldi Tartu jaama nimetamist, kuna Tartuga oli seotud praktiliselt kõigi vastajate reisimine. Küll aga arvestati kokku ülejäänud jaamade nimetamine, et saada teada milliste jaamade kasutajad on küsitluses esindatud.

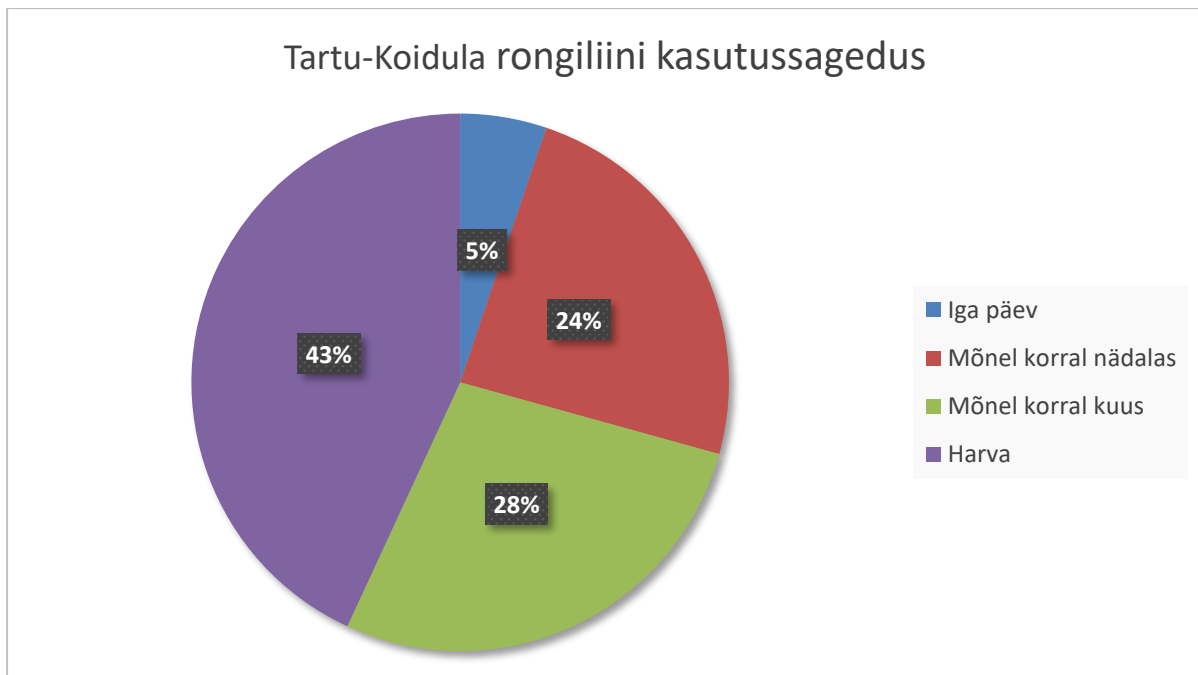
Mitmed vastajad nimetasid rohkem kui ühte jaama lisaks Tartule, mida nad aeg-ajalt kasutavad. Tabelis 1 on näidatud mainimiste hulk iga jaama või peatuskoha kohta.

Tabel 1. Mainimiste hulk iga jaama või peatuse kohta

Peatuse nimi	Mainimiste hulk vastajate seas
Kirsi	9
Ülenurme	1
Vastse-Kuuste	10
Valgemetsa	2
Kiidjärve	1
Taevaskoja	4
Põlva	47
Holvandi	5
Ruusa	4
Veriora	18
Ilumetsa	3
Orava	4
Koidula	11

Küsitlusele vastajate hulgas ei olnud ühtegi Uhti, Reola, Vana-Kuuste ja Rebase peatuse kasutajat. Vastajate hulgas oli kõige enam Põlva vastajaid, samuti oli rohkelt vastajaid Vastse-Kuuste, Veriora ja Koidula jaamadest. See on ka loogiline, kuna tegemist on rongiliini ääres paiknevate suuremate asulatega. On positiivne, et vastajate hulgas olid esindatud paljude erinevate jaamade ja peatuskohtade vastajad.

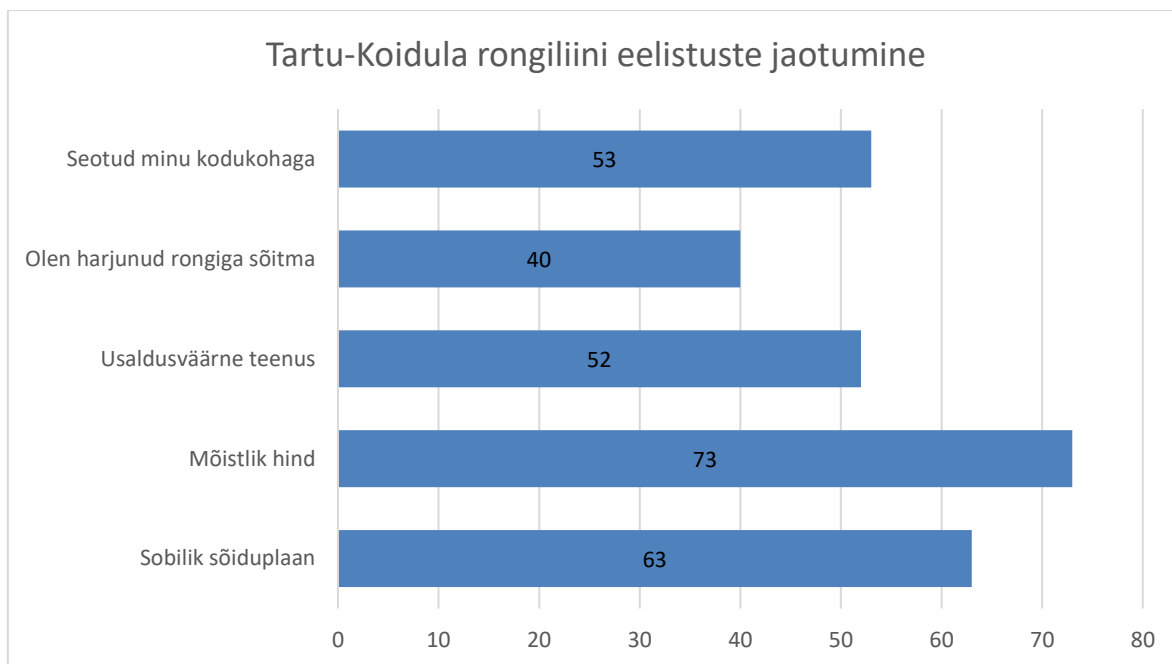
Kolmandaks küsiti vastajatelt, kui tihti nad kasutavad Tartu-Koidula rongiliini. Ligi pooled vastanutest sõidavad rongiga harva (43%), kuid üsna suur osa vastanutest on sagedased rongiga sõitjad (igapäevaselt 5%, mõnel korral nädalas 24%, seega 29% vastanutest sõidab rongiga sageli). Täpne vastanute kasutussageduse jaotumine on esitatud joonisel 13.



Joonis 13. Kasutussageduse jaotumine.

Neljandaks küsiti küsitluses osalejate käest, miks nad eelistavad Tartu-Koidula rongiliini bussile või isiklikule autole. Küsimuses oli võimalik vastajatel valida mitu varianti. Kõige enam mainiti vastanute seas, et tänu mõistlikule hinnale eelistatakse rongiliini (73 mainimist). Teisele kohale küündis just sobilik sõiduplaan (63 mainimist), vähem on vastajad eelistuseks märkinud rongiga sõitmist harjumuse tõttu (40 mainimist). Oluline on siinkohal ka kodukohaga seotud eelistus (pärandkultuuriga seonduvalt), mis jäi vastusevariantide seast kolmandale kohale (53 mainimist). Vastajate arvates on Tartu-Koidula rongiliini puhul tegemist usaldusväärse transporditeenusega (52 mainimist). Vastajate täpsem eelistuste jaotumine on toodud joonisel 14.

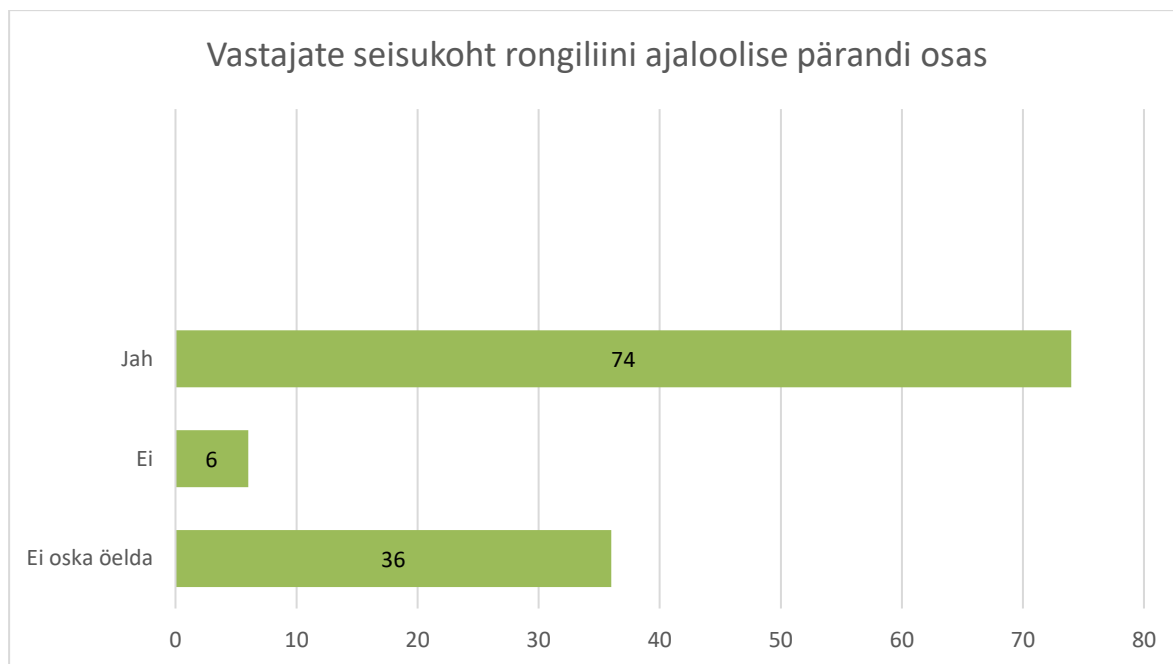
Tulemustest võib järeldada, et sõitjad valivad rongi nii praktilistest kui ka tunnetuslikest kaalutlustest lähtuvalt. Olulist rolli mängivad nii rongisõitu pikk traditsioon (ollakse harjunud rongiga sõitma) kui ka rongisõiduga seostuvad positiivsed emotsioonid.



Joonis 14. Tartu-Koidula rongiliini eelistuste jaotumine (tulpadel toodud mainimiste arv).

Viiendaks küsiti, kas vastanu nõustub väitega, et Tartu-Koidula rongiliin on oluline ajalooline pärand. Küsimuses oli võimalik valida kolme vastusevariandi vahel. Enamus vastanutest nõustub väitega, et rongiliin on ajalooline pärand (74 mainimist). Siinkohal leiab kinnitust ka autori poolt toodud hüpotees, et Tartu-Koidula rongiliini võib pidada ajalooliseks pärandiks. Vähene hulk vastanutest ei nõustunud, et rongiliin on ajalooline pärand (ainult 6 mainimist). Oma arvamust selles küsimuses ei osanud avaldada 36 vastajat. Vastajate seisukoht rongiliini kui ajaloolise pärandi osas on täpsemalt toodud joonisel 15.

Märkimisväärne on see, et kaks kolmandikku vastanutest pidasid Tartu-Koidula rongiliini ajalooliseks pärandiks, ning suurem osa ülejäänud vastanutest ei olnud eitaval seisukohal, vaid ei osanud antud küsimuses oma arvamust kujundada (31% ei osanud arvamust avaldada). Väitega ei nõustunud ainult 6 vastajat (kõigest 5%), mis on väga väike osakaal. Seega võib järeldada, et töö autori poolt püsitatud hüpotees leidis kinnitust.



Joonis 15. Vastajate seisukoht rongiliini kui ajaloolise pärandi osas.

Kuuendaks küsiti, millised tunded või mälestused vastajal tekivad seoses Tartu-Koidula rongiliiniga. Vastajate tunded ja mälestused on vastusankeetide põhjal peamiselt positiivsed ning kokkuvõtlikult on iseloomulikumat arvamused esitatud tabelis 2.

Tabel 2. Vastajate iseloomulikumat tunded ja mälestused Tartu-Koidula rongiliini osas

Tunded, arvamused	Mälestused
Väga pika traditsiooniga liin	Lapsepõlves rongiga vanaema juurde sõitmine
Võimaldab jõuda oma kalli naise juurde	Soojad mälestused
Soojad tunded	Vanad puuistmetega rongid
Kiiresti saab liikuda	Esimene rongisõit sellel liinil
Nostalgiline tunne	Jaamahooned
Kodused tunded	Lapsepõlvenostalgia, vanad rongid
Kaunid vaated	Turvatus on esimene omaduslik mõte, mis mõeldes pähe tuleb. Soe ja rahustav.
Kõige suuremad emotsioonid on seotud Taevaskojaga	Lapsena sai emaga sõidetud Koidulasse
Näeb ajaloolisi jaamahooneid, mis on veel säilinud	Mu (vana)vanemad on rääkinud, kuidas vanasti Põlvast Moskvasse sai rongiga
Räpased jaamahooned	Käisime 1990ndate keskel tihti klassi ja sõprusklassiga laagrikompleksis ööbimas

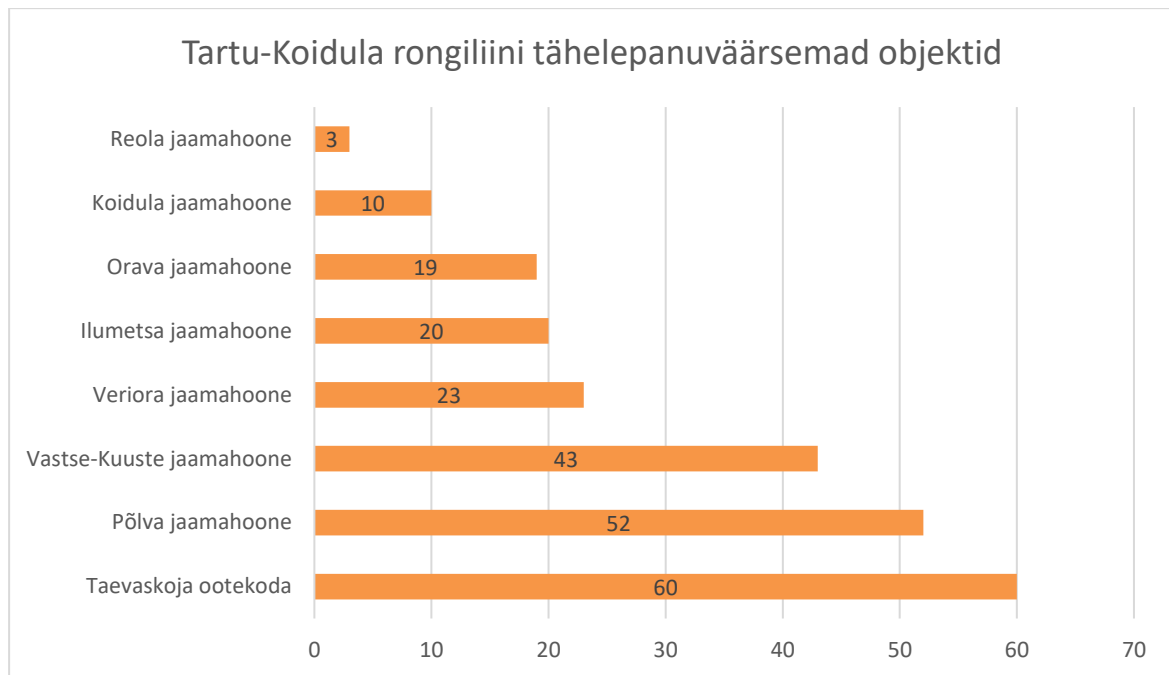
Rongid ajaga nii palju muutunud	Kunagi sai sõidetud Petserisse
Varem oli sellel liinil sõitmine nii romantiline. Vanad rongid, puupingid, aeglane sõit	Lapsepõlve sõidud Põlvast Taevaskotta
Mitmekesised vaated	Lapsena sõitsin sama liiniga maale vanaema- vanaisa poole. Põlvast läbi Petseri Tudernasse
Ajaloolised ehitised	1930ndatel avatud liin Petserisse puhus elu sisse paljudele väikestele kohtadele
Puhkehetk ajalehe või raamatuga	Rong tõi 1930ndatel kohale näiteks vanaisa talu elumaja katusekivid, mida hobusega siis jaamast koju veeti
Positiivsed tunded	Taevaskoja oli oluline väljasõidukoht veel 50- 70ndatel ja suviti ülipopulaarne
Sõbralikud teenindajad	1990ndatel suleti, see oli katastroof kohalikele, paljud ostsid uue elukoha
Kaamose tunded	Kooliskäimise aastad

Nagu tabelist näha, tõid vastajad välja palju positiivseid ja isiklikke mälestusi ning arvamusi, mis kinnitavad samuti töös püstitatud hüpoteesi.

Viimane küsimus hõlmas Tartu-Koidula rongiliinil kõige tähelepanuväärsemaid objekte, milleks olid kas jaamahooned või ootekoda. Vastanutel oli võimalik piltide hulgast valida 2 sümbolit. Järgnevalt on toodud pingerida alates kõige vähem valitud objektidest kuni kõige populaarsemate objektideni:

- 1) Reola jaamahoone;
- 2) Koidula jaamahoone;
- 3) Orava jaamahoone;
- 4) Ilumetsa jaamahoone;
- 5) Veriora jaamahoone;
- 6) Vastse-Kuuste jaamahoone;
- 7) Põlva jaamahoone;
- 8) Taevaskoja ootekoda.

Joonis 16 annab täpsema ülevaate kõige tähelepanuväärsematest objektidest, mis on esitatud kasvavas järjekorras.



Joonis 16. Kõige tähelepanuväärsemad objektid kasvavas järjekorras (tulpadel näidatud mainimiste arv).

Nagu jooniselt näha, peavad vastajad kõige tähelepanuväärsemateks ehitisteks Tartu-Koidula raudteeliinil Taevaskoja ootekoda (60 mainimist), Põlva jaamahoone (52 mainimist) ja Vastse-Kuuste jaamahoone (43 mainimist). Tähelepanuväärne siinjuures on see, et Taevaskoja ootekoda puhul on tegemist väikese puidust ootekojaga, mis on kõigist jaamahoonetest väiksem ning ehituslikult kõige lihtsam. Sellele vaatamata peavad reisijad just seda ootekoda rongiliini olulisimaks sümboliks. Taevaskoja ootekoda on taastatud Taevaskoja külakogukonna poolt. Väga tähelepanuväärseks peetakse ka Põlva ja Vastse-Kuuste jaamahooneid, mis on tänapäeval kahjuks mõlemad kasutuseta ja lagunevad.

KOKKUVÕTE

Antud töös on käsitletud Tartu-Koidula rongiliini algusaastaid (kui liin ulatus Petserini), ehitusjärgset perioodi, tänapäeva, lisaks liinil olevaid peatusi ning jaamahoonete rajamist, mille tõttu kujunesid välja asulad ja külad ning mis muutsid kohalike igapäevaelu. Töö eesmärgiks oli uurida, kas reisijad määratlevad Tartu-Koidula rongiliini ajaloolise pärandina.

Ajaloopärandi uurimiseks ja hüpoteesi kinnitamiseks viidi läbi küsitlus Tartu-Koidula rongiliini kasutajate hulgas kolmel erineval reisil, milles paluti reisijatel vastata seitsmele küsimusele, millest üks koosnes rongiliinil asuvatest jaamahoonete fotodest. Küsitlusankeeti oli võimalik vastata lisaks veel elektrooniliselt ja konverentsil „Loodusturismi võimalused ja väljakutsed Eestis“.

Küsitlusele vastas kokku 121 rongisõitjat, kuid viis ankeeti jäeti analüüsimiseks kõrvale, kuna vastajad olid ankeeti kas täitnud osaliselt, valinud vastusevariante lubatust rohkem või rikuti küsimusi muul moel. Seetõttu kujunesid tulemused 116 ankeedi põhjal.

Küsitlusele vastajate hulgas olid esindatud erinevad vanuserühmad erinevatest peatustest. Vastajatest 64% olid seisukohal, et Tartu-Koidula rongiliini puhul on tegemist olulise ajaloolise pärandiga. Oma seisukohta kinnitasid vastajad kirjeldades küsitluses mälestusi ja hoiakuid rongiliini kohta. Samuti valisid küsitlusele vastajad fotode abil kõige tähelepanuväärsemaid objekte Tartu-Koidula liinil, milleks osutusid Taevaskoja ootekoda ning Põlva ja Vastse-Kuuste jaamahooned.

Töös uuriti ka kõnealuse rongiliini sõiduplaane läbi aegade ning nenditi, et Tartu-Koidula rongiliinil läheb praegu hästi, kuna sõiduplaan on oluliselt tihedam kui keerulistel aastatel 2000ndate alguses, mil liiklus ajutiselt katkes ning taastamise järel väga hõre oli. Kahjuks ei ole seni taastunud rahvusvaheline reisirongiliiklus Venemaa suunal.

Tartu-Koidula rongiliini puhul on tegemist rikkaliku ajaloolise pärandiga, mis pakub küllaldaselt materjali ka tulevasteks teadustöödeks.

KASUTATUD KIRJANDUS

1. **Arjakas, K.** (2010). Eesti Raudtee 140: Sissevaateid ajalukku. Tallinn: AS Eesti Raudtee. 444 lk.
2. **Helme, M.** (2003). Eesti raudteejaamad. Tartu: Tänapäev. 191 lk.
3. **Knjazev, D.** (s. a). Eesti Raudteeajaloo Selts. Tartu-Petseri. [veebileht] <http://est-train.ertas.eu/ida/tartu-koidula.php?lng=est> (16.01.2018).
4. **Taal, K.** (2012). Võitlus Tartu-Petseri raudtee ümber 1920. aastatel. – *Õpetatud Eesti Seltsi aastaraamat 2011*. /Toim. A, Järvet., K, Kass., A, Merilai., T, Rosenberg., K, Taal., T, Tannberg., H, Valk. Tartu: Õpetatud Eesti Selts, lk 39-80.
5. Tartu-Petseri vahele uus elusoon. Raudteeliini ehitustööd arenevad jõudsalt. – *Päevaleht*, 19. juuni 1929, nr 162.
6. Eesti Raudtee. (s. a). Eesti Raudteede kaart 1939. [veebileht] <http://www.evr.ee/ettevõttest-raudteekaardid> (17.01.2018).
7. Balti raudtee Eesti Raudteekonna reisirongide sõiduplaan. Alates 27. maist 1990. a. (1990). /Koost. E. Nurm. Riia: Transport. 96 lk.
8. Eesti Raudtee. (1997). Reisirongide sõiduplaan. Tallinn: AS Pakett Trükikoda. 56 lk.
9. Elron. (2018). Kagusuuna sõiduplaan. Kehtib alates 28. aprillist 2018. http://elron.ee/wp-content/uploads/2018/04/Kagusuund_al.-28.04.pdf (14.05.2018).
10. **Riikoja, H.** (7. veebruar 2001). Edelaraudtee rongiliinide asemele märtsis bussid. – *Postimees*.
11. **Riikoja, H.** (6. veebruar 2001). Valitsus otsustab täna rongiliinide saatuse. – *Postimees*.
12. **Riikoja, H.** (8. veebruar 2001). Edelaraudtee jagab reedeks koondamisteadet välja. – *Postimees*.
13. **Riikoja, H.** (16. veebruar 2001). Omaavalitsused pole nõus rongide kadumisega. – *Postimees*.
14. **Päärt, V.** (5. märts 2001). Viimane rong Oravale läks Tartust tee leinaküünalde saatel. – *Postimees*. Nr. 52 (3117), lk 1.
15. **Päärt, V.** (5. märts 2001). Künlad ääristasid rongi viimset teekonda. – *Postimees*. Nr. 52 (3117), lk 32.
16. Jürgensoni tee-ehitus kukkus läbi. – *Ärileht*, 6. juuli 2001. [e-ajaleht] <http://arileht.delfi.ee/news/uudised/jurgensoni-tee-ehitus-kukkus-labi?id=1720500> (17.01.2018).
17. Valgalased lapivad talvel teed. – *Delfi*, 27. veebruar 2001. [e-ajaleht] <http://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/valgalased-lapivad-talvel-teed?id=1248978> (17.01.2018).

18. **Võsoberg, V.** (28. juuni 2001). Reisirongiliiklus Kagu-Eestis taastub heal juhul augustis. – *Koit*. Nr 72., lk 1.
19. Reisirongiliiklust hoiab kinni Valga maavanem. – *Koit*, 18. august 2001, nr 94, lk 1.
20. Riik sõlmis Edelaraudteega uute liinide osas kokkuleppe. – *Koit*, 25. august 2001, nr 97.
21. **Lepaste, A.** (28. august 2001). Kaheksa küla elanikud protestisid raudteejaama sulgemise. – *Koit*. Nr 98.
22. **Kaasik, S. M., Lepaste, A.** (8. september 2001). Kas teil on kasu uuesti käima pandud reisirongist? – *Koit*. Nr. 102.
23. Riigi Kinnisvara. (2011). Koidulas avati Euroopa kaasaegseim raudteepiirijaam. [veebileht] <http://www.rkas.ee/riigi-kinnisvarast/uudised/koidulas-avati-euroopa-kaasaeg> (17.01.2018).
24. **M, Nutov.** (2017). Koidula piirijaam on töötanud mõnda aega miinimumvõimsusega. – *Eesti Rahvusringhäälik*. [veebileht] <https://www.err.ee/634099/koidula-piirijaam-on-tootanud-monda-aga-miinimumvoimsusega> (17.01.2018).
25. **Rozental, V.** (2010). Koidula piirijaama süda sai nurgakivi. – *Äripäev*. [e-ajaleht] https://www.aripaev.ee/uudised/2010/02/03/Koidula_piirijaama_suda_sai_nurgakivi (17.01.2018).
26. **M, Nutov., A, Lõhmus.** (6. veebruar 2014). Koidula jaam töötab veerandvõimsusel. – *Maaleht*. Nr 6, lk 2-3.
27. **Breidaks, A.** (8. november 2008). Koidula raudteepiiripunkt kerkib majanduskriisi kiuste. – *Wõrumaa Teataja*, nr 124, lk 5.
28. **Lõhmus, A.** (2009). Koidula piiriraudteejaam avab reisivõimalused kolme suurlinna. – *Postimees*. [e-ajaleht] <https://www.postimees.ee/167963/koidula-piiriraudteejaam-avab-reisivoimaluse-kolme-suurlinna> (18.01.2018).
29. **Viitak, N.** (1931). Tartu-Petseri laiarööpmeline raudtee. – *Eesti Raudtee: Teedeasjanduse ajakiri*. Nr. 4 (101), lk 54-56.
30. Kroonika. Uute raudteede avamine. – *Eesti Raudtee: Teedeasjanduse ajakiri*. Nr. 4 (101), lk 59.
31. Välisminister Jaan Tõnisson avab täna uue raudtee. Tartu-Petseri raudteel on Tartu maad 18 km. vähem kui Valga kaudu. – *Wõru Teataja*, 31. oktoober 1931, lk 1.
32. Uus rongide peatuskoht Vastse-Kuuste ja Kiidjärve vahel. – *Postimees*, 10. veebruar 1933, nr 34, lk 5.
33. Uus peatuskoht Tartu-Petseri raudteel. – *Postimees*, 14. mai 1933, nr 112, lk 6.
34. **Kusmin, T., Erik, A.** (2010). Pärandkultuur metsas: Kiidjärve - Kooraste. Tallinn: Riigimetsa Majandamise Keskus. 56 lk.
35. **Välja, L.** (2012). 20. sajandi Eesti raudteejaamad. Alusuuring: Eesti 20. sajandi (1870-1991) väärtusliku arhitektuuri kaardistamine ja analüüs. Tallinn.

https://register.muinas.ee/ftp/XX_saj._arhitektuur/alusuuringud/Raudteearhitektuur/Raudteearhitektuur.pdf (06.02.2018).

36. Taevaskoja küla arengukava 2011-2016. (2011). http://polva-ee.vserver.zonevs.eu/bw_client_files/polva_linn/public/img/File/Taevaskojakylaarengukava2011.pdf (06.02.2018).
37. Taevaskojas kerkivad suvilad. – *Postimees*, 6. mai 1932, nr 105, lk 5.
38. Põlva jaamahoone ehitus... – *Postimees*, 30. september 1932, nr 229, lk 5.
39. Veriora jaamahoone hakatakse ehitama. – *Postimees*, 6. juuli 1933, nr 155, lk 5.
40. Veriora jaamahoone ehitustööd hoos. – *Postimees*, 30. august 1933, nr 202, lk 5.
41. Vastse-Kuuste jaamahoone valmib sügiseks. – *Postimees*, 17. august 1934, lk 6.
42. Vana-Kuuste raudteepeatuskohale soovitakse majakest. – *Postimees*, 16. juuni 1939, nr 160, lk 7.
43. Ülenurme ehitatakse jaamahoone. – *Postimees*, 13. juuni 1935, nr 158, lk 6.
44. Foto Tartu-Petseri raudtee 12.-13.09.1930. Koostanud 1930. a. Parikas. – *Eesti Maanteemuuseum*. EMM F 149:9.
45. Foto. Tartu-Petseri raudtee ehitusel süvendaja töötamas. Koostanud 1930. a. Parikas. – *Eesti Maanteemuuseum*. EMM F 149:38.
46. Põlva jaamahoone. Koostatud 1930-1940. a. – *Põlva Talurahvamuuseum*. PTM F 123:3/F17-253.
47. Veriora. Koostanud 1930-1940. a. C. Sarap. – *Virumaa Muuseumid SA*. RM F 100:679.
48. Jaan Tõnisson avab Tartu-Petseri raudteed. Koostatud 1930. a. – *Rahvusarhiiv*. EAA.2111.1.14377.3.
49. Ruusa jaamahoone Tartu-Petseri raudteel. Koostatud 1932. a. – *Eesti Ajaloomuuseum*. AM N 5648:131.
50. Taevaskoja jaamahoone Tartu-Petseri raudteel. Koostatud 1932. a. – *Eesti Ajaloomuuseum*. AM N 5648:133.
51. Vastse-Kuuste raudteejaam. Koostanud 1931. a. K. Bleier. – *Põlva Talurahvamuuseum*. PTM F 5:11/F17-6.
52. **Helme, M.** (2018). Eesti raudteede 100 aastat: Auruveost kiirraudteeni. Tallinn: Post Factum. 208 lk.
53. Edelaraudtee. (2006). Rongide sõiduplaan: Alates 28. maist 2006.
54. Eesti Raudtee. (1993). Reisirongide sõiduplaan: Alates 23. maist 1993. Tallinn: Transpordi infokeskuse trükikoda. 71 lk.

SUMMARY

This thesis deals with the period starting with the initial years of Tartu-Koidula railway line (when the line actually extended further to Petseri), as well as the period following its construction and the current situation. It also explores the development of stops along the line and the construction of stations, all of which gave an impetus to the development of surrounding villages and settlements and changed the daily life of local people. The aim of the thesis was to explore whether today's passengers perceive Tartu-Koidula railway line as historical heritage.

To study the historical heritage and find confirmation to the research hypothesis, an onboard survey among passengers was carried out during three different train rides between Tartu and Koidula. The passengers were asked to reply to seven questions, one of which included a set of photographs with stations located along the line. The survey questionnaire could also be filled out online and it was also distributed at the conference "Loodusturismi võimalused ja väljakutsed Eestis".

A total 121 rail passengers replied to the questionnaire. Five questionnaires were excluded from the analysis because they were either incomplete, more items in multiple-choice lists had been marked than requested, or had been spoiled otherwise. Therefore, the analysis of the results was based on 116 questionnaires.

The respondents included people from different age groups using different stops and stations. 64% of the respondents were of the opinion that Tartu-Koidula railway line represents significant historical heritage. The respondents supported their opinions by providing descriptions, recollections and attitudes in connection with the railway line. Based on a set of photographs in the questionnaire, the respondents also chose the most noteworthy buildings on Tartu-Koidula line, which turned out to be Taevaskoja railway shelter and Põlva and Vastse-Kuuste stations.

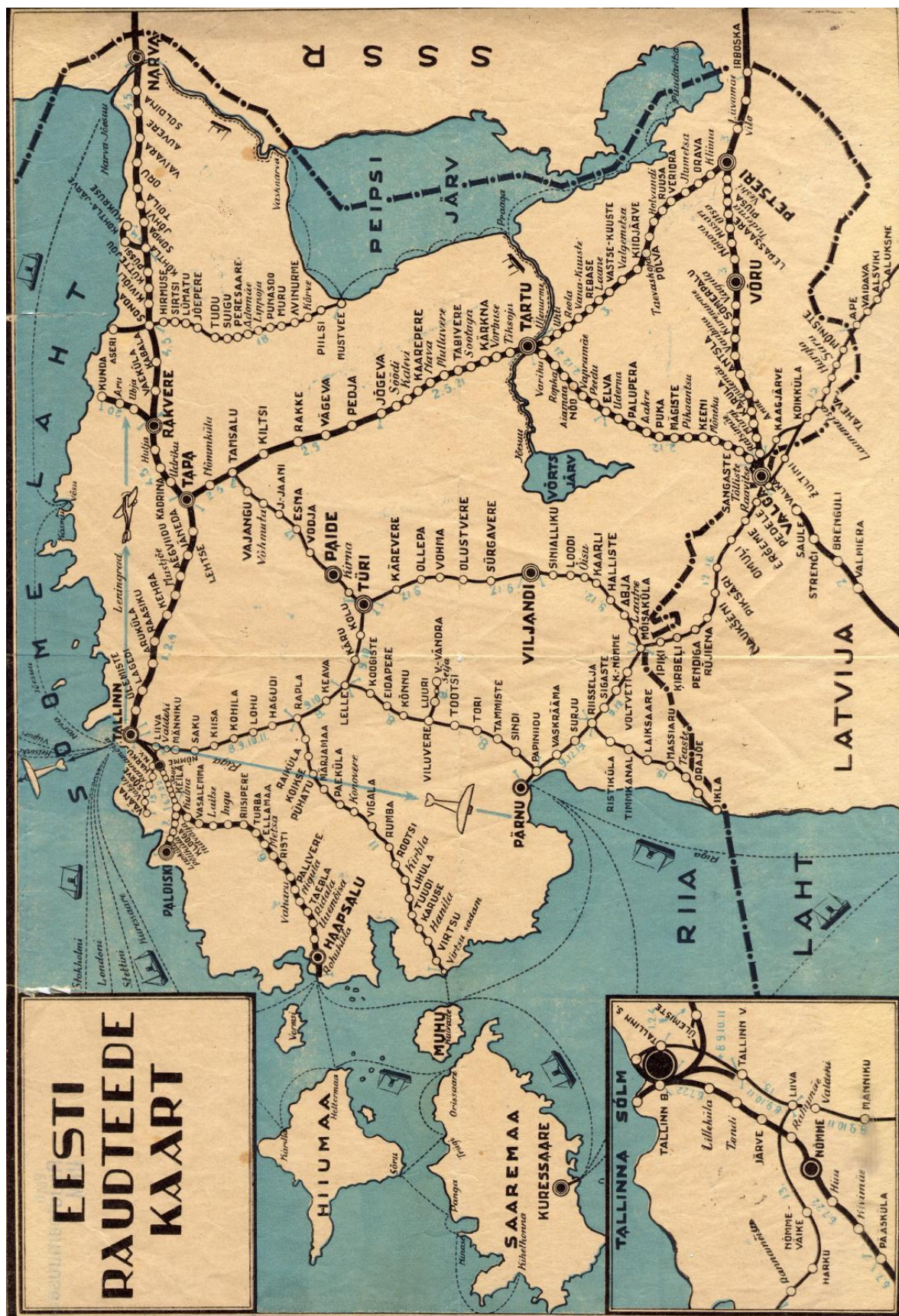
The thesis also explored the development of train timetables over time and it was noted that compared to some earlier periods Tartu-Koidula line is doing well currently. At present, trains run much more frequently than during the difficult times at the beginning of

the 2000s when train traffic was temporarily interrupted and it was also very sparse after resumption. Unfortunately, the international passenger train traffic to Russia has not resumed until today.

Tartu-Koidula railway line constitutes rich historical heritage, which can also offer ample material for future research.

LISAD

Lisa 1. Eesti raudteede kaart 1939



Lisa 2. Tartu-Petseri rongiliini sõiduplaan 1993

8. (Tallinn —) TARTU — PETSERI ja tagasi

D292	D380 S 6,7	D382	K12	km	Rongi N° Peatused	D381	K13	D295	D383 S 6,7
6.30	—	13.40	16.10		TALLINN	—	11.20	22.00	—
9.09	—	17.30	19.00		TARTU	—	8.25	18.37	—
9.34	13.50	17.45	19.10	0	TARTU	7.40	8.19	17.25	21.12
9.39	13.55	17.51		2	Kirsi	7.36		17.21	21.08
9.45	14.01	17.57		6	Ülenurme	7.30		17.15	21.02
9.50	14.06	18.03		10	Uhti	7.24		17.09	20.56
9.57	14.13	18.09	19.27	13	REOLA	7.18	8.03	17.04	20.50
10.02	14.18	18.15		16	Vana-Kuuste	7.12		16.58	20.44
10.06	14.22	18.20		18	Rebase	7.07		16.53	20.39
10.12	14.28	18.27		23	Laane	7.00		16.47	20.32
10.19	14.35	18.33	19.41	28	VASTSE-KUUSTE	6.54	7.49	16.42	20.26
10.24	14.40	18.39		32	Valgemetsa	6.48		16.36	20.20
10.29	14.45	18.45		34	Kiidjärve	6.42		16.31	20.14
10.34	14.50	18.51		38	Taevaskoja	6.36		16.26	20.08
10.40	14.56	18.57	19.56	43	PÕLVA	6.29	7.32	16.20	20.01
10.42	14.58	18.58	19.59	43	PÕLVA	6.28	7.31	16.18	19.46
10.49	15.05	19.06		49	Holvandi	6.21		16.11	19.39
10.56	15.12	19.13		55	Ruusa	6.14		16.04	19.32
11.05	15.20	19.22	20.19	61	VERIORA	6.05	7.12	15.56	19.23
11.12	—	19.30		66	Ilumetsa	5.57		15.48	—
11.23	—	19.41	21.19	73	ORAVA	5.48	6.56	15.40	—
11.31	—	19.50		79	Kliima	5.39		15.29	—
11.37	—	19.57		84	Piiraja	5.31		15.23	—
12.00	—	20.20	21.40	88	PETSERI	5.13	5.50	15.00	—
12.20					Petseri			14.40	
14.46					Valga			12.10	
			23.35		Petseri*		5.48		
			13.17		Moskva*		16.00		

* Moskva aja järgi

Märkus: Ajutiselt sõidab rong D292 piirini (saab. 11.41), D382 Oravani;
rong D381 väljub Oravalt, D295 piirilt (välj. 15.19).

Lisa 3. Tartu-Orava sõiduplaan 2006

Tartu-Orava	
	E-R, P 0380
Tartu	18:10
Kirsi	18:14
Ülenurme	18:19
Uhti	18:24
Reola	18:30
Vana-Kuuste	18:33
Rebase	18:37
Vastse-Kuuste	18:49
Valgemetsa	18:54
Kiidjärve	18:59
Taevaskoja	19:04
Põlva	19:11
Holvandi	19:19
Ruusa	19:25
Veriora	19:34
Ilumetsa	19:40
Orava	19:48

Orava-Tartu	
	E-L 0381
Orava	5:34
Ilumetsa	5:42
Veriora	5:49
Ruusa	5:56
Holvandi	6:02
Põlva	6:11
Taevaskoja	6:17
Kiidjärve	6:22
Valgemetsa	6:27
Vastse-Kuuste	6:33
Rebase	6:44
Vana-Kuuste	6:47
Reola	6:53
Uhti	6:58
Ülenurme	7:03
Kirsi	7:08
Tartu	7:13

Lisa 4. Kagusuuna sõiduplaan 2018

Kagusuuna sõiduplaan Kehtib alates 28. aprillist 2018

8:13	13:15	15:19	17:32	Tallinn	9:36	10:39	17:15	19:44	22:22
10:12	15:12	17:15	19:32	Tartu	7:34	8:42	15:14	17:19	19:59

330	332	334	336		331	333	335	337
10:15	15:15	17:18	19:35		7:31	8:32	15:11	18:30
10:19	15:19	17:22	19:39	Tartu	7:27	8:28	15:07	18:26
10:25	15:25	17:28	19:45	Aardla	7:20	8:21	15:00	18:19
10:30	15:30	17:33	19:50	Ropka	7:15	8:16	14:55	18:14
10:35	15:35	17:38	19:55	Nõo	7:11	8:12	14:51	18:09
10:38	15:38	17:41	19:58	Tõravere	7:08	8:09	14:48	18:06
10:42	15:42	17:45	20:02	Peedu	7:05	8:06	14:45	18:03
10:51	15:51	17:56	20:11	Elva	6:56	7:57	14:36	17:54
10:58	15:58	18:03	20:18	Palupera	6:49	7:50	14:29	17:44
11:02	16:02	18:07	20:22	Puka	6:44	7:45	14:24	17:40
11:09	16:09	18:14	20:29	Mägist	6:38	7:39	14:18	17:34
11:17	16:17	18:22	20:37	Keeni	6:30	7:31	14:10	17:26
11:27	16:27	18:32	20:47	Sangaste	6:19	7:20	13:59	17:15
				Valga				

865	867 E-R	869 LP		Reisi nr	868	866
5:16	14:38	16:38		Valga	13:55	20:53
6:06	15:30	17:30		Valmiera	13:03	20:02
7:04	16:45	18:44		Sigulda	11:49	19:03
7:57	17:38	19:48		Riia	10:37	18:10

www.pv.lv

T - tööpäevadel
LP - nädalavahetustel ja riigipühadel
* Rong sõidab Piusale 28.04 - 30.09.2018

Lisa 5. Küsitluse küsimustik

Küsitlus

Olen Eesti Maaülikooli tudeng Marko Toomla ja kirjutan lõputööd teemal „Tartu-Koidula rongiliin kui pärandkultuuri objekt“. Käesoleva küsimustiku raames jäävad kõik vastused anonüümseks ning vastamine võtab aega kuni 7 minutit.

Vanus

Millisest peatusest millisesse peatusesse tavaliselt reisite?

Kui tihti kasutate Tartu-Koidula rongiliini? (Valida ainult üks variant)

- ☐ Iga päev
- ☐ Mõnel korral nädalas
- ☐ Mõnel korral kuus
- ☐ Harva

Miks eelistate Tartu-Koidula rongiliini bussile või isiklikule autole? (Võib valida mitu varianti)

- ☐ Sobilik sõiduplaan
- ☐ Mõistlik hind
- ☐ Usaldusväärne teenus
- ☐ Olen harjunud rongiga sõitma
- ☐ Seotud minu kodukohaga

Kas nõustute väitega, et Tartu-Koidula rongiliin on oluline ajalooline pärand?

- ☐ Jah
- ☐ Ei
- ☐ Ei oska öelda

Millised tunded või mälestused teil tekivad mõeldes Tartu-Koidula rongiliinile?

Lisa 5. Järg

Valige alljärgnevatelt piltidelt 2 sümbolit, mis on Teie arvates Tartu-Koidula rongiliinil kõige tähelepanuväärsemad.



☐ Reola jaamahoone



☐ Vastse-Kuuste jaamahoone



☐ Taevaskoja ootekoda



☐ Põlva jaamahoone



☐ Veriora jaamahoone



☐ Ilumetsa jaamahoone



☐ Orava jaamahoone



☐ Koidula jaamahoone

Lisa 6. Lihtlitsents lõputöö salvestamiseks ja üldsusele kättesaadavaks tegemiseks ning juhendaja kinnitus lõputöö kaitsmisele lubamise kohta

Mina, Marko Toomla,
sünniaeg 04.12.1990,

1. annan Eesti Maaülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud lõputöö

Tartu-Koidula rongiliin kui pärandkultuuri objekt,

mille juhendaja on prof. Marina Aunapuu,

1.1. salvestamiseks säilitamise eesmärgil,

1.2. digiarhiivi DSpace lisamiseks ja

1.3. veebikeskkonnas üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;

2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile;

3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Lõputöö autor

allkiri

Tartu, 22.05.2018

Juhendaja kinnitus lõputöö kaitsmisele lubamise kohta

Luban lõputöö kaitsmisele.

prof. Marina Aunapuu

(juhendaja nimi ja allkiri)

(kuupäev)